m²

SUPLEMENTO DE VIVIENDA
DE PAGINA/12 - AÑO 1 - Nº 55
SABADO 19 DE FEBRERO DE 2000

■ **Opinión**

Fortalecer la profesión del arquitecto beneficia a la sociedad, por el Arq. José A. Urgell

■ **Por los barrios**

Pasaje de la Piedad, el rincón distinto en pleno centro, por Claudio Zlotnik

Rafael Yohai

# EN BUSCA DE UN NUEVO DESTINO

**Los terrenos de la zona Retiro, incluidos algunos de los ocupados actualmente por las vías ferroviarias, pasarán a ser parte de un complejo urbano. Diferencias de criterios entre el Gobierno de la Ciudad y el Ejecutivo de la Nación. El ministro de Infraestructura, Nicolás Gallo, avanzó esta semana en un acuerdo con Enrique Olivera, jefe de Gobierno, sobre el destino de tierras para viviendas sociales.**

PASAJE DE LA PIEDAD, RINCON DE LA BOHEMIA PORTEÑA

# Otro mundo en pleno centro

m² Por Claudio Zlotnik

**Pintores y bailarines lo eligieron para vivir por sus encantos. Caserones de vivos colores dan entorno a un rincón acogedor.**

En pleno centro, otro mundo. El Pasaje de la Piedad parece no respetar las reglas que rigen a las demás cuadras del barrio de Congreso. Los grandes caserones, algunos con frentes de color verde, otros de color rosado, están rodeados de un profundo silencio. Ese mismo silencio del que se valen algunos artistas que viven en la zona, como los pintores Osvaldo Monzón y Juan Lecuona, y el que tiempo atrás resguardó al bailarín Jorge Donn, que vivió en el segundo piso de la casa número 7.

"Los edificios del pasaje fueron de los primeros que se construyeron en la ciudad de Buenos Aires, durante la década del ochenta en el siglo XIX", recuerda en diálogo con este suplemento el arquitecto José María Peña, director del Museo de la Ciudad. Los edificios son de dos pisos, con terraza. En total, tienen unos 140 metros cuadrados cubiertos.

Históricamente estaban divididos de la siguiente manera: un pasillo de entrada que da a una sala de estar en los departamentos de planta baja y, a la derecha de ese pasillo, existían un living y tres dormitorios. Hacia el final del inmueble, frente a la entrada, estaban la cocina y uno de los dos baños. En la actualidad, muchas de las propiedades han sido remodeladas y se convirtieron en lofts.

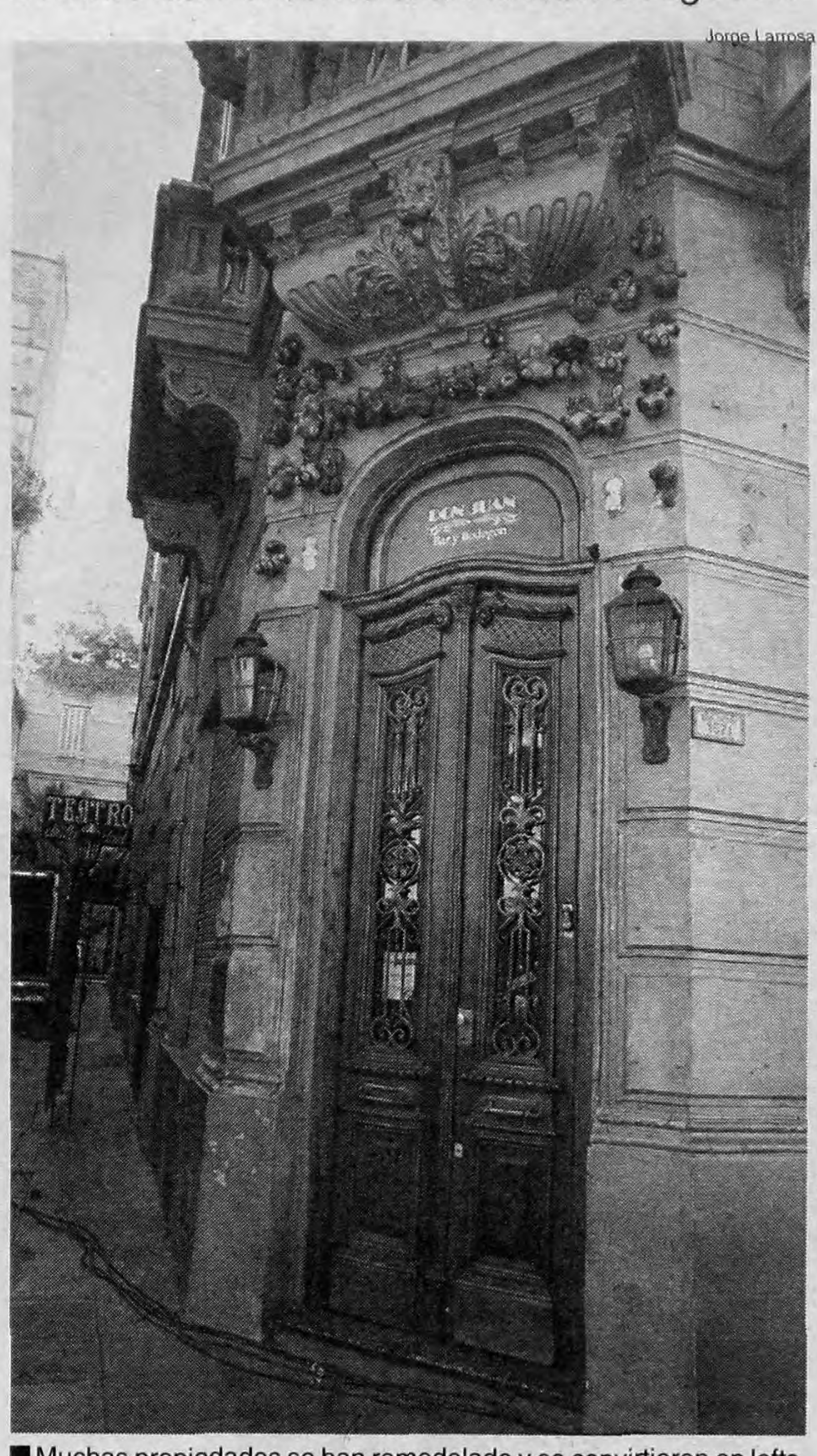
"El pasaje se construyó en dos partes. Primero, la calle central (paralela a Bartolomé Mitre) y luego las dos arterias que desembocan en Mitre formando una 'U'", comentó Peña a **m2**. Los historiadores reseñan que, a fines del siglo XIX, el pasaje fue habitado por las familias que dejaban el sur de la ciudad huyendo de la peste de la fiebre amarilla. "Pero también llegaron jóvenes que buscaban lo nuevo, y se trasladaron al lugar simplemente siguiendo una moda", añadió Peña.

Una casa en el pasaje cuesta entre 120 mil y 200 mil pesos, dependiendo del estado de la vivienda. Hay algunas que se conservan en buen estado, ya que fueron habitadas por gente de alto poder adquisitivo. En cambio, otras quedaron abandonadas durante los últimos años, y es por ese motivo que el Gobierno de la ciudad va a declarar sitio histórico al pasaje para evitar las demoliciones o los cambios de la estructura externa de las viviendas.

"Los interiores de los inmuebles fueron inspirados en lo que ya existía en la ciudad de París hacia el siglo XIX. Por eso, en muchas de ellas se construyeron desniveles de no más de tres escalones", comentó Peña.

El Pasaje de la Piedad destila arte. Es el elegido por la gente vinculada con la pintura, la escultura y la música. Y el Teatro de la Piedad y el bar y bodegón 'Don Juan' son el centro de la bohemia que vive en la zona. Un lugar exclusivo de Buenos Aires.

Jorge Larrosa




Muchas propiedades se han remodelado y se convirtieron en lofts.





El master plan de Retiro contempla la renovación de todo el sistema d

Los diferentes puntos máximas autoridades Ciudad de Buenos Air Infraestructura y Vivie publicitó, debieron ser Fernando de la Rúa.

# HISTOR

m² Por Miguel Angel Fuks

Desde que un grupo de comerciantes solicitó autorización en 1854 para construir el primer ferrocarril en la Argentina, se comprobó la predisposición de diferentes gobiernos por conceder incentivos. Incluso proliferaron las

EL MASTER PLAN QUE GANO EL CONCURS

# Cómo desatar el nudo

m² Por M.A.F.

Hace tres años hubo un concurso internacional de proyectos del *master plan* de Retiro, organizado por la Jefatura de Gobierno de la ciudad de Buenos Aires y la Sociedad Central de Arquitectos, en el que un jurado muy representativo de distintos sectores otorgó el primer premio al estudio Baudizzone, Lestard y Varas.

No fue algo improvisado sobre la marcha. Antes se realizó un exhaustivo estudio, incluso con el aporte sumamente discutido de una consultora de Canadá. Por eso, una comisión especial continuó reflexionando un par de años acerca de las mejores condiciones para concretar la propuesta. Las bases del concurso definieron dos cuestiones sustanciales, según el arquitecto Jorge Lestard:

◆ La renovación de todo el nudo de la zona, por el que pasan 300 mil personas al día, aproximadamente, y que está en una "situación lamentable". Las mejoras previstas "contribuirán a la eficiencia de los diferentes medios de transporte y, además, al mayor confort y hasta calidad de vida de quienes por allí transiten".

◆ La rehabilitación de alrededor de 70 hectáreas, de las cuales las dos terceras partes serán parques públicos. El proyecto puso énfasis en los espacios que se iban a lograr para la ciudad y que se incorporarán entre la autopista Arturo Illia y lo que es actualmente la avenida Figueroa Alcorta y el Parque Thays.

Otras decisiones clave que influyeron en la preparación de las bases fueron "el corrimiento de las vías hacia atrás, teniendo en cuenta que ahora hay una enorme superficie desperdiciada como consecuencia de los avances tecnológicos en materia de transportes". Semejante desplazamiento implicará también el de las actuales estaciones ferroviarias y la construcción de una nueva, por ubicarse entre la de la línea San Martín y la de ómnibus, hacia donde confluirán todos los ramales.

Las autoridades porteñas tuvieron la idea, asimismo, de extender el subterráneo C, que une Plaza Constitución y Retiro, hasta la terminal de ómnibus, facilitando así el acceso. Lestard comentó que llegó a mencionarse la posibilidad de una vinculación con otra línea de subtes, que correría a lo largo de la avenida del Libertador, con lo cual "en

PASAJE DE LA PIEDAD, RINCON DE LA BOHEMIA PORTEÑA

# Otro mundo en pleno centro

Pintores y bailarines lo eligieron para vivir por sus encantos. Caserones de vivos colores dan entorno a un rincón acogedor.

m² Por Claudio Zlotnik


Jorge Larrosa

■ Muchas propiedades se han remodelado y se convirtieron en lofts.

En pleno centro, otro mundo. El Pasaje de la Piedad parece no respetar las reglas que rigen a las demás cuadras del barrio de Congreso. Los grandes caserones, algunos con frentes de color verde, otros de color rosado, están rodeados de un profundo silencio. Ese mismo silencio del que se valen algunos artistas que viven en la zona, como los pintores Osvaldo Monzón y Juan Lecuona, y el que tiempo atrás resguardó al bailarín Jorge Donn, que vivió en el segundo piso de la casa número 7.

"Los edificios del pasaje fueron de los primeros que se construyeron en la ciudad de Buenos Aires, durante la década del ochenta en el siglo XIX", recuerda en diálogo con este suplemento el arquitecto José María Peña, director del Museo de la Ciudad. Los edificios son de dos pisos, con terraza. En total, tienen unos 140 metros cuadrados cubiertos.

Históricamente estaban divididos de la siguiente manera: un pasillo de entrada que da a una sala de estar en los departamentos de planta baja y, a la derecha de ese pasillo, existían un living y tres dormitorios. Hacia el final del inmueble, frente a la entrada, estaban la cocina y uno de los dos baños. En la actualidad, muchas de las propiedades han sido remodeladas y se convirtieron en lofts.

"El pasaje se construyó en dos partes. Primero, la calle central (paralela a Bartolomé Mitre) y luego las dos arterias que desembocan en Mitre formando una 'U'", comentó Peña a **m2**. Los historiadores reseñan que, a fines del siglo XIX, el pasaje fue habitado por las familias que dejaban el sur de la ciudad huyendo de la peste de la fiebre amarilla. "Pero también llegaron jóvenes que buscaban lo nuevo, y se trasladaron al lugar simplemente siguiendo una moda", añadió Peña.

Una casa en el pasaje cuesta entre 120 mil y 200 mil pesos, dependiendo del estado de la vivienda. Hay algunas que se conservan en buen estado, ya que fueron habitadas por gente de alto poder adquisitivo. En cambio, otras quedaron abandonadas durante los últimos años, y es por ese motivo que el Gobierno de la ciudad va a declarar sitio histórico al pasaje para evitar las demoliciones o los cambios de la estructura externa de las viviendas.

"Los interiores de los inmuebles fueron inspirados en lo que ya existía en la ciudad de París hacia el siglo XIX. Por eso, en muchas de ellas se construyeron desniveles de no más de tres escalones", comentó Peña.

El Pasaje de la Piedad destila arte. Es el elegido por la gente vinculada con la pintura, la escultura y la música. Y el Teatro de la Piedad y el bar y bodegón 'Don Juan' son el centro de la bohemia que vive en la zona. Un lugar exclusivo de Buenos Aires.








■ El master plan de Retiro contempla la renovación de todo el sistema de transporte de la zona.


Alejandro Elías

■ El megaproyecto urbanístico prevé correr las vías ferroviarias hacia el río para aprovechar los terrenos próximos a la Av. Libertador.

Los diferentes puntos de vista entre las máximas autoridades del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y el Ministerio de Infraestructura y Vivienda, aunque no se publicitó, debieron ser conciliados por Fernando de la Rúa.

TIRA Y AFLOJE POR EL DESTINO DE LA ESTRATEGICA ZONA DE RETIRO

# HISTORIA DETRAS DE LAS VIAS

m² Por Miguel Angel Fuks

Desde que un grupo de comerciantes solicitó autorización en 1854 para construir el primer ferrocarril en la Argentina, se comprobó la predisposición de diferentes gobiernos por conceder incentivos. Incluso proliferaron las exenciones impositivas, cesión de tierras a perpetuidad y hasta tasa de retorno asegurada para las inversiones. Documentos oficiales reflejaron –el del Centro de Estudios para la Producción, últimamente– que no toda la expansión fue a causa de la rentabilidad. La entrega de tierras tuvo también enorme incidencia, al punto que en 1914 el sistema se consideró sobredimensionado por sus 33.710 kilómetros de vías.

Eso sucedió, pero la historia se mantiene inconclusa. Ni siquiera pudo cerrarse con las "privatizaciones" de los servicios de pasajeros y de cargas y transferencias a provincias, en la década pasada. Más allá de los aprovechamientos de tierras y estaciones de los ramales abandonados –se comenta una "venta particular" al ex intendente de una localidad del interior que supo acondicionarlas como casa de fin de semana–, el Enabief (Ente Nacional de Administración de Bienes Ferroviarios) intentó más traspasos. En los últimos tramos de la gestión menemista buscó ceder a particulares el mantenimiento, la administración y la explotación comercial de las terminales de Retiro.

Esta zona quedó afectada a un megaproyecto urbanístico mientras la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y la Sociedad Central de Arquitectos convocaban al concurso de proyectos del *master plan* de Retiro (ver aparte). Semejante alternativa fue criticada por Jorge Nogueira, de la comisión área metropolitana del Centro Argentino de Ingenieros, quien interpretó que "se optó, arbitrariamente, por la peor alternativa desde los puntos de vista ferroviario y urbanístico, al librar más terrenos sobre la avenida del Libertador" y "la desafectación de la estación actual y la construcción de una nueva, unificada".

Cuando la Legislatura local debe definir la propuesta, la Jefatura de Gobierno anunció la descentralización –dispuesta en 1996– en 16 comunas; soportó discusiones internas sobre el Plan Urbano que trascendieron y reclamó más de 100 hectáreas de 11 baldíos que permanecen en la órbita del Enabief.

"La situación no puede continuar, porque los terrenos no son 'disfrutados' por el gobierno nacional ni por los vecinos como espacios verdes y de localización de actividades que aporten al desarrollo urbano", advirtió Enrique Olivera, jefe de Gobierno, ya convencido de que el desenlace requerirá compensación. Fernando de la Rúa, presidente de la Nación, siempre quiso venderlos para que así ingresaran "fondos frescos". Sin embargo, Nicolás Gallo, ministro de Infraestructura y Vivienda –de quien depende el Ente–, avanzó esta semana en un acuerdo con Olivera para destinar los ex terrenos ferroviarios a espacios verdes y viviendas sociales, mediante un "plan canje de inmuebles" con los inversores que asuman la realización del proyecto.

"Ferrocarriles Argentinos tenía 230.000 hectáreas, de las cuales el 90 por ciento fue entregado junto con las concesiones y el 10 restante quedó a cargo del Enabief", reveló a **m2** el licenciado Luis Rotaeche, subsecretario de Planificación e Inversiones del ministerio.

Sin embargo, no en todos los casos se escrituraron, aspecto que se buscará corregir cuando demasiadas tierras "ferroviarias", de reserva en numerosos ejidos urbanos, se cotizan a "valores tremendos". Rotaeche subrayó que serán preservados emprendimientos que respondan a determinadas características patrimoniales, a fin de que se destinen a propuestas acordadas con autoridades provinciales y municipales y directivos de entidades profesionales. Sobre Retiro prefirió no opinar en estos momentos, cosa que hizo respecto de tierras con "títulos perfectos", para las que a corto plazo habrá resoluciones. Dentro de dos años se completaría el perfeccionamiento de los trámites para las principales áreas y en cuatro culminaría el relevamiento. Gallo mantiene la decisión de construir 500.000 viviendas durante el actual período presidencial, que costarían 9000 dólares cada una. Aprovecharía terrenos fiscales, recursos del Fondo Nacional de la Vivienda, mano de obra de los futuros habitantes y financiamiento con tasa de interés subsidiada.

EL MASTER PLAN QUE GANO EL CONCURSO DE PROYECTOS

## Cómo desatar el nudo de la zona

m² Por M.A.F.

Hace tres años hubo un concurso internacional de proyectos del *master plan* de Retiro, organizado por la Jefatura de Gobierno de la ciudad de Buenos Aires y la Sociedad Central de Arquitectos, en el que un jurado muy representativo de distintos sectores otorgó el primer premio al estudio Baudizzone, Lestard y Varas.

No fue algo improvisado sobre la marcha. Antes se realizó un exhaustivo estudio, incluso con el aporte sumamente discutido de una consultora de Canadá. Por eso, una comisión especial continuó reflexionando un par de años acerca de las mejores condiciones para concretar la propuesta. Las bases del concurso definieron dos cuestiones sustanciales, según el arquitecto Jorge Lestard:

◆ La renovación de todo el nudo de la zona, por el que pasan 300 mil personas al día, aproximadamente, y que está en una "situación lamentable". Las mejoras previstas "contribuirán a la eficiencia de los diferentes medios de transporte y, además, al mayor confort y hasta calidad de vida de quienes por allí transiten".

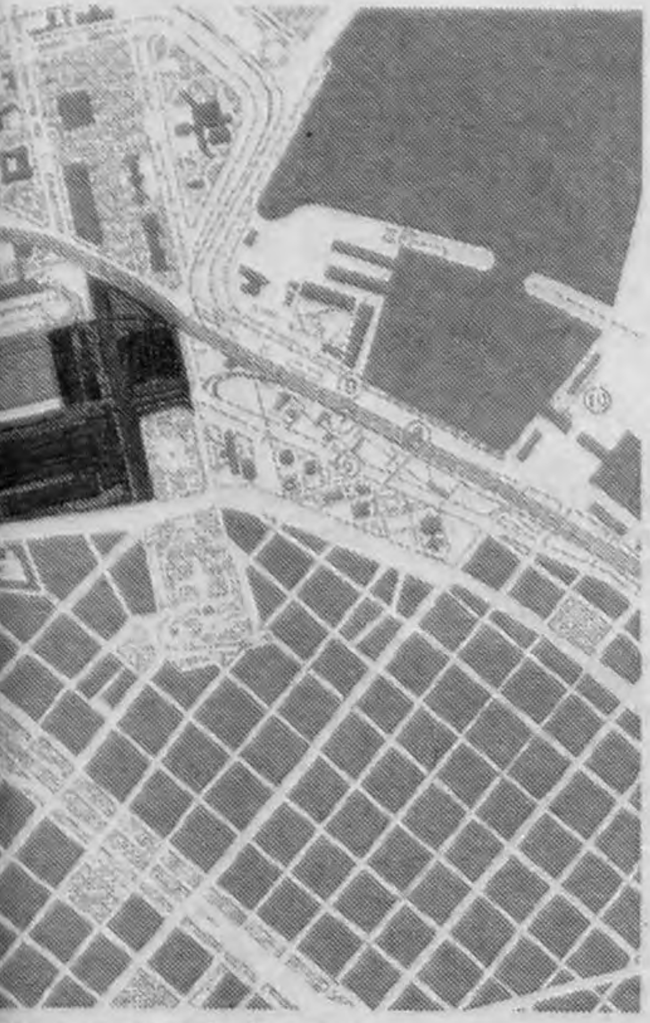
◆ La rehabilitación de alrededor de 70 hectáreas, de las cuales las dos terceras partes serán parques públicos. El proyecto puso énfasis en los espacios que se iban a lograr para la ciudad y que se incorporarán entre la autopista Arturo Illia y lo que es actualmente la avenida Figueroa Alcorta y el Parque Thays.

Otras decisiones clave que influyeron en la preparación de las bases fueron "el corrimiento de las vías hacia atrás, teniendo en cuenta que ahora hay una enorme superficie desperdiciada como consecuencia de los avances tecnológicos en materia de transportes". Semejante desplazamiento implicará también el de las actuales estaciones ferroviarias y la construcción de una nueva, por ubicarse entre la de la línea San Martín y la de ómnibus, hacia donde confluirán todos los ramales.

Las autoridades porteñas tuvieron la idea, asimismo, de extender el subterráneo C, que une Plaza Constitución y Retiro, hasta la terminal de ómnibus, facilitando así el acceso. Lestard comentó que llegó a mencionarse la posibilidad de una vinculación con otra línea de subtes, que correría a lo largo de la avenida del Libertador, con lo cual "en el futuro se reelaboraría y mejoraría mucho más el esquema de movimientos de todos los medios". En cuanto a la vieja terminal del Ferrocarril Mitre, tendría por destino "convertirse en un gran centro de exposiciones".

El estudio Baudizzone, Lestard y Varas fue contratado por el gobierno porteño para desarrollar su proyecto, que completó y entregó en tiempo y forma. Luego de efectuarse las correcciones solicitadas por las autoridades locales, se envió a la Legislatura para su tratamiento. "Falta que sea aprobado para iniciar entonces las gestiones para encarar las obras", explicó el entrevistado de **m2**. Respecto de las discusiones últimamente originadas entre funcionarios de los gobiernos nacional y comunal, interpretó que "se deben a la aparente indefinición sobre la propiedad de las tierras, que pese a todo lo ocurrido seguirían perteneciendo al Enabief".

Hasta ahora no se difundieron precisiones acerca del costo total del emprendimiento. Sin embargo, Lestard señaló que "la venta de la tercera parte de la superficie disponible permitiría cubrir sustancialmente la inversión en infraestructura".



transporte de la zona.

de vista entre las
del Gobierno de la
es y el Ministerio de
nda, aunque no se
conciliados por

Alejandro Elías



■ El megaproyecto urbanístico prevé correr las vías ferroviarias hacia el río para aprovechar los terrenos próximos a la Av. Libertador.

RIA

TIRA Y AFLOJE POR EL DESTINO DE LA ESTRATEGICA ZONA DE RETIRO

# DETRAS DE LAS VIAS

exenciones impositivas, cesión de tierras a perpetuidad y hasta tasa de retorno asegurada para las inversiones. Documentos oficiales reflejaron –el del Centro de Estudios para la Producción, últimamente– que no toda la expansión fue a causa de la rentabilidad. La entrega de tierras tuvo también

D DE PROYECTOS

## de la zona

el futuro se reelaboraría y mejoraría mucho más el esquema de movimientos de todos los medios". En cuanto a la vieja terminal del Ferrocarril Mitre, tendría por destino "convertirse en un gran centro de exposiciones".

El estudio Baudizzone, Lestard y Varas fue contratado por el gobierno porteño para desarrollar su proyecto, que completó y entregó en tiempo y forma. Luego de efectuarse las correcciones solicitadas por las autoridades locales, se envió a la Legislatura para su tratamiento. "Falta que sea aprobado para iniciar entonces las gestiones para encarar las obras", explicó el entrevistado de **m2**. Respecto de las discusiones últimamente originadas entre funcionarios de los gobiernos nacional y comunal, interpretó que "se deben a la aparente indefinición sobre la propiedad de las tierras, que pese a todo lo ocurrido seguirían perteneciendo al Enabief".

Hasta ahora no se difundieron precisiones acerca del costo total del emprendimiento. Sin embargo, Lestard señaló que "la venta de la tercera parte de la superficie disponible permitiría cubrir sustancialmente la inversión en infraestructura".

enorme incidencia, al punto que en 1914 el sistema se consideró sobredimensionado por sus 33.710 kilómetros de vías.

Eso sucedió, pero la historia se mantiene inconclusa. Ni siquiera pudo cerrarse con las "privatizaciones" de los servicios de pasajeros y de cargas y transferencias a provincias, en la década pasada. Más allá de los aprovechamientos de tierras y estaciones de los ramales abandonados –se comenta una "venta particular" al ex intendente de una localidad del interior que supo acondicionarlas como casa de fin de semana–, el Enabief (Ente Nacional de Administración de Bienes Ferroviarios) intentó más traspasos. En los últimos tramos de la gestión menemista buscó ceder a particulares el mantenimiento, la administración y la explotación comercial de las terminales de Retiro.

Esta zona quedó afectada a un megaproyecto urbanístico mientras la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y la Sociedad Central de Arquitectos convocaban al concurso de proyectos del *master plan* de Retiro (ver aparte). Semejante alternativa fue criticada por Jorge Nogueira, de la comisión área metropolitana del Centro Argentino de Ingenieros, quien interpretó que "se optó, arbitrariamente, por la peor alternativa desde los puntos de vista ferroviario y urbanístico, al librar más terrenos sobre la avenida del Libertador" y "la desafectación de la estación actual y la construcción de una nueva, unificada".

Cuando la Legislatura local debe definir la propuesta, la Jefatura de Gobierno anunció la descentralización –dispuesta en 1996– en 16 comunas; soportó discusiones internas sobre el Plan Urbano que trascendieron y reclamó más de 100 hectáreas de 11 baldíos que permanecen en la órbita del Enabief.

"La situación no puede continuar, porque los terrenos no son 'disfrutados' por el gobierno nacional ni por los vecinos como espacios verdes y de localización de actividades que aporten al desarrollo urbano", advirtió Enrique Olivera, jefe de Gobierno, ya convencido de que el desenlace requerirá compensación. Fernando de la Rúa, presidente de la Nación, siempre quiso venderlos para que así ingresaran "fondos frescos". Sin embargo, Nicolás Gallo, ministro de Infraestructura y Vivienda –de quien depende el Ente–, avanzó esta semana en un acuerdo con Olivera para destinar los ex terrenos ferroviarios a espacios verdes y viviendas sociales, mediante un "plan canje de inmuebles" con los inversores que asuman la realización del proyecto.

"Ferrocarriles Argentinos tenía 230.000 hectáreas, de las cuales el 90 por ciento fue entregado junto con las concesiones y el 10 restante quedó a cargo del Enabief", reveló a **m2** el licenciado Luis Rotaeche, subsecretario de Planificación e Inversiones del ministerio.

Sin embargo, no en todos los casos se escrituraron, aspecto que se buscará corregir cuando demasiadas tierras "ferroviarias", de reserva en numerosos ejidos urbanos, se cotizan a "valores tremendos". Rotaeche subrayó que serán preservados emprendimientos que respondan a determinadas características patrimoniales, a fin de que se destinen a propuestas acordadas con autoridades provinciales y municipales y directivos de entidades profesionales. Sobre Retiro prefirió no opinar en estos momentos, cosa que hizo respecto de tierras con "títulos perfectos", para las que a corto plazo habrá resoluciones. Dentro de dos años se completaría el perfeccionamiento de los trámites para las principales áreas y en cuatro culminaría el relevamiento. Gallo mantiene la decisión de construir 500.000 viviendas durante el actual período presidencial, que costarían 9000 dólares cada una. Aprovecharía terrenos fiscales, recursos del Fondo Nacional de la Vivienda, mano de obra de los futuros habitantes y financiamiento con tasa de interés subsidiada.

# CAL Y ARENA

## Hipotecario

El martes 22 de febrero, en el Centro Argentino de Ingenieros, se desarrollará un Foro de Análisis sobre la privatización del Banco Hipotecario Nacional, al que han sido invitados funcionarios del Banco Hipotecario SA, las subsecretarías de Vivienda de la Nación y de la Ciudad, el Consejo Nacional de la Vivienda, la Sociedad Central de Arquitectos, la Asociación de Empresarios de la Vivienda, la Cámara Argentina de la Construcción, el Colegio de Escribanos, la Asociación de Bancos de la República Argentina, legisladores y entidades representativas de actividades ligadas al sector.

## Posgrado

La Escuela de Economía Empresarial, el Departamento de Economía y el Centro de Estudios de Arquitectura Contemporánea de la Universidad Torcuato Di Tella organizan en forma conjunta el posgrado en Economía Urbana. El programa se dicta los días viernes y sábados y es de un año de duración. Está dirigido a licenciados en economía, arquitectos, abogados, contadores públicos, administradores de empresas y profesionales de otras carreras afines. El próximo 22 de febrero se realizará una sesión informativa en la sede de la Universidad y el examen de admisión para el próximo ciclo lectivo es el 4 de marzo.

## Pinturas

Alba, empresa líder en pinturas de la Argentina, presenta una nueva línea de productos Glidden, líder americano en tecnología. Glidden, empresa perteneciente al grupo ICI, es una compañía de origen norteamericano con más de 100 años en el negocio de pinturas, cuyo nombre es reconocido por estar a la vanguardia en investigación y desarrollo. Entre sus antecedentes, se cuentan la invención de las pinturas al látex en 1948 y las primeras pinturas al agua NO VOC (sin solventes derivados del petróleo) en 1992.

LA IMPORTANCIA DE UN ORGANISMO COLEGIADO

# FORTALECER LA PROFESION







El rol que cumple el Consejo Profesional de Arquitectura no sólo beneficia a los profesionales del rubro sino también a la sociedad.

m² Por José Antonio Urgell *

Al comenzar el año, y como todos los años en nuestro mundo de arquitectos, surgen dos preguntas originadas la mayoría de las veces por los jóvenes arquitectos: ¿qué es el Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo? y ¿para qué sirve matricularse?

El Consejo es el organismo colegiado que, por delegación del Estado, regula el ejercicio profesional de los arquitectos cuyos miembros son elegidos por sus pares y cumplen sus funciones ad honórem. Es el ámbito de la habilitación profesional, así como la universidad lo es de la capacitación académica, estableciendo normas y dictaminando de acuerdo con principios éticos. No configura un tribunal, sino la casa abierta a todos los arquitectos a los fines de adquirir el apoyo para la práctica de la responsabilidad profesional que proporciona su matriculación.

Desde el Consejo queremos poner en la conciencia de los profesionales que la profesión se ejerce legalmente cuando el arquitecto está matriculado y la matrícula está al día. Esto quiere decir que está amparado y pertenece al Consejo. Desvincularse del Consejo es quererse desvincular de la institución que está ejerciendo una supervisión del ejercicio profesional y de la regulación ética de su conducta.

Queremos transmitir esto no sólo a los profesionales sino también a los clientes, para que ellos puedan exigir que el arquitecto esté matriculado, y también a los funcionarios públicos o privados, empresarios o jefes de estudios, que tienen a su cargo arquitectos porque a ellos también les cabe esa responsabilidad. No lo decimos nosotros, lo dice la ley.

Por otra parte, nos sentimos obligados a establecer una igualdad entre los arquitectos. No es justo que algunos estén contribuyendo mientras que otros no lo hacen. Esto plantea una injusticia. Si el Consejo que está obligado a velar por ese cumplimiento no ejerce las acciones conducentes para evitarlo, será también responsable de facilitar tal injusticia.

La presencia de todos en el Consejo nos permite presentarnos ante las autoridades, tanto a la legislatura porteña como nacional, y ante los funcionarios públicos con autoridad. Cada día en una sociedad en camino al ejercicio pleno de la vida democrática son las instituciones como la nuestra el medio natural para representarnos. El Consejo no es una institución corporativista que defiende a los arquitectos solamente. El resultado de un buen ejercicio profesional redunda en beneficio de la arquitectura, y se vuelca a la población como un bien social.

** Presidente del Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo.*



## Condiciones para matricularse

Los arquitectos que trabajan en el ámbito de la Capital Federal pueden pagar los 140 pesos en concepto de derecho anual hasta el 30 de abril para estar en regla (después de ese plazo la deuda se incrementa). Aquellos que se matriculen dentro de los seis meses de obtenido el título están exentos del pago de la inscripción de la matrícula.

Vencido ese lapso, ésta tiene un costo de $50. Los pagos pueden realizarse de lunes a viernes, de 10 a 17 horas, en la sede del Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo, Uruguay 840. Para mayores informes, solicitarlos al 4811-1068/9.